昭和三十四年度改訂定期傭船契約書趣旨

書式制定委員会

定期傭船契約書改訂審議小委員会

改訂委員会の設置と審議経過

当日本海運集会所制定に係る定期傭船契約書式は昭和二十六年八月の改訂によるものであり、その後我国海運業界の発展に伴ない、定期傭船契約書の各約款も新しい問題意識の下に理解されなければならなくなって来た。

その為か定期傭船契約書式約款の解釈につき、疑義を訴える声を聞くようになり、ここに昭和三十一年十月二十五日開催の海運書式研究常置委員会において、定期傭船契約書式を謙虚な気持で全面的に検討、必要とあればこれを改訂することに決定した。

よって、同年十一月二日、定期傭船契約書式検討のために分科会が海運書式研究常置委員会の下に設置され、その委員として二十五名が選任され、委員長に小江伊勢之助氏（浜根汽船）、副委員長に富田三郎氏（山下汽船）の各氏が選任され（途中小江氏病欠のため富田氏が委員長となられた）、同年十一月八日第一回会合を持ち、爾後昭和三十二年十二月二十三日第五十四回会合迄原則として毎週月曜日午後分科会を開催、真剣に討議を重ねた。と同時に、広く業界の声を聞くため、東京・神戸の両地において傭船懇談会との合同審議も前後四回に亘った。しかしながら、種々の事情から分科会において全面的な意見の一致をみることなく、昭和三十二年十二月二十七日の海運書式研究常置委員会において定期傭船契約書分科会は委員会に対し、コンスタントの表示、連続休航の改廃、堪航能力保証、オフハイヤー時間の延長の諸問題を中心に、審議未了となっていた契約書全般との関連より、審議されたい、との報告を行ない、海運書式研究常置委員会もこれを了承した。

その後日本海運集会所仲裁関係の機構改革に伴ない、海運商取引書式の制定、改訂業務は仲裁委員会の管轄を離れ、独立の書式制定委員会（委員長成富武夫氏）がこれを管轄することとなったため、定期傭船契約書改訂の業務も書式制定委員会に踏襲された。

かくて新しく発足した書式制定委員会は、昭和三十三年五月九日開催の委員会において、定期傭船契約書改訂審議の作業を未完稿であったけれども、前年における定期傭船契約書分科会の報告に基きつつ、契約書式全般の検討を行うこととし、定期傭船契約書改訂審議小委員会を設置、次の十氏に小委員を委嘱、その検討を開始した。

小川　知速氏（日東商船取締役）
各務　八郎氏（三菱海運常務取締役）
鈴木　孝志氏（松岡汽船常務取締役）
鈴木　広吉氏（日本郵船神戸支店長）
（前任岩本次男氏）
坪川　経二氏（宝運シッピング社長）
出井　治郎氏（宮地汽船常務取締役）
長岡　英三氏（富士汽船社長）
成富　武夫氏（東和汽船社長）
浜田喜佐雄氏（大同海運常務取締役）
宮城郁太郎氏（大阪商船神戸支店長）
矢部　義一氏（三井船舶取締役）

本小委員会は二十四回の会合を東京分会（議長矢部義一氏）、神戸分会（議長出井治郎氏）、合同小委員会（議長成富武夫氏）と開催、一年にわたり、その審議を行った。その結果、昭和三十四年五月十一日の小委員会において最終的な結論を得、翌五月十二日書式制定委員会を通過、五月十九日、日本海運集会所常任理事会に報告された。ここに一切の審理及び事務手続を終了したのでここに昭和三十四年改訂書式として公表する次第である。

昭和三十四年度の改訂における基本方針

昭和二十六年八月改訂に係る定期傭船契約書式を基礎にし、有名海外契約書式（ボールタイム書式、ニューヨーク・プロディウス書式）その他海外文献等をも参照の上、わが国独自の商取引慣行及び法規をも充分考慮しつつ審議を行い、この種標準契約書式として、世界的水準に達するよう各条項における合理性及び各条項相互間の関連性を持たすべく努力し、且つその表現は平易を旨とした。

その結果、本改訂に当り特に注目すべき改訂内容を挙げれば次の如くである。

一、堪航性担保の性格が明確になったこと。

二、傭船料計算方法を統一したこと。
三、傭船者の船主に対する補償約款を更に具体的に明示したこと。
四、オフハイヤーの性格につき明確な結論を出し、かかるオフハイヤーの性格に伴ない旧書式においてやや明確性を欠く規定を徹底的に吟味した。
その結果は各条項の配列にも反映されている。
五、オフハイヤー時間の延長に関する制限規定を設けた。
六、旧書式第一条第十三項「連続休航」を削除し、第十七条として長期オフハイヤーの場合の傭船者解除権を認めた。
七、国際海上物品運送法との関連をも考察し、航海上の過失を免責し、商業上の過失の船主免責についても伝統的な重過失との表現を改めた。
八、その他各条項にわたりその内容を明確且つ平易ならしめるため文言の改訂を行い、同時に各条項の配列にも留意した。
以下逐条的にその改訂理由につき言及する。

「標題」

定期傭船契約書

旧書式と同様である。

「前文及び署名欄」

船主（以下船主という）**と傭船者**（以下傭船者という）**との間において左記及び裏面の条項に基き傭船契約を締結する**

本契約を証するため本書二通を作り各自記名調印の上互に一通を保有する

昭和　年　月　日　において

船主

傭船者

仲介人

文言及び文字を一部改めただけで、趣旨は旧書式と変りはない。

第一条　本契約主要の事項は左の通りである

	船名	船	丸	
	船舶番号及び信号符字			
	資格及び船級			
	製造年月	年	月	
	夏期積載総重量トン数			トン
①船舶表示	船内載貨容積	ベール	立方メートル	グレーン　立方メートル
	主機関の種類及び出力			
	満載航海速力	一時間約	浬	夏期満載吃水　平均　メートル
	燃料消費高	一昼夜に付日本上等炭油約		
	常備燃料庫			
	ウインチの種類、力及び数	約		

	総トン数			トン
	純トン数			トン
	船籍港			
	中間検査期日	昭和　年　月　日		
	定期検査期日	昭和　年　月　日		
	デリックの力及び数	約		

その他計量法施行に伴なってヤード・ポンド法の使用が不可能となったため、表示計算単位を計量法によって改めた外、「船籍地」を集会所他書式文言との統一を図り「船積港」とし、ウインチに関する記載欄においては、「ウインチの種類」を記入し得るように工夫し、デリックに関する記載欄と共に表示単位を削除してそのスペースを多くすると共に、当事者が自由に記入できるようにした。

尚特約欄の余白を従来の一行より二行とした。

②「航行区域」以下⑳「荷役用具に関する協定費目」迄の各項の配列順次については各項の相互関連を考慮して、「航行区域―傭船開始に関する各項―傭船期間―傭船料に関する各項―傭船終了に関する各項―オフハイヤーに関する各項―傭船開始及び終了の際における燃料その他罐水の受渡

新設表示欄は「信号符字」「主機関の種類及び出力」「夏期満載吃水」「客室」の各項である。

理由　「信号符字」は電報送信の際等何かにつけて便利であるとし、「主機関の種類及び出力」は一応本船の速力及び燃料消費高をおさえる目安として設けることとし、その記載方法は当事者協議にまかせる。「夏期満載吃水」は第五条〔碇泊場所〕と関係ある重要事項であるとし、「客室」は第四条〔運送用の船腹〕との関係より各々新設されたものである。

に関する各項―荷役用具に関する協定費目」とした。

②航行区域

変更なし。（旧第一条⑦）

③傭船開始期日	港　港間　船主任意

記載欄中「間」は“both inclusive”であるとして、「の内」を削除して差支えないということになり、旧書式中「の内」を削除したものである。（旧第一条③）

④傭船開始期日	昭和　年　月　日以降

旧書式による傭船開始期日の最終日と「解約期日」とは通常一致するから、旧書式中「より昭和　年　月　日迄」との文言を以降と改め、「解約期日」を次項として規定し、現実に傭船開始し得る期間は「傭船開始期日」の最初の日より「解約期日」迄であることを明確にした。（旧第一条⑤）

⑤解約期日	昭和　年　月　日午後五時	本船が上記日時迄に傭船開始の準備整頓しないときは傭船者は本契約を履行するも無償解除するも任意とする

表現方法に若干の訂正を加えた外、当所制定他書式との関連及び解約期日の性格よりみて、旧書式の「解除」との文言を「無償解除」と改める。（旧第一条⑲）

⑥船主の通知義務	傭船開始場所及び予定日を	日前傭船者に通知のこと

変更なし。（旧第一条⑥）

⑦傭船期間	傭船開始の時より向う	間、但し	日間延長	日間短縮傭船者任意

オフハイヤー時間の延長につき制限を加えた結果（第十六条参照）、傭船者の傭船期間の伸縮任意を特に「最終の航海終了のため」にのみ限定することなく、自由に当事者において契約し、オフハイヤー時間の延長制限を調整し得るようにした。（旧第一条②）

⑧傭船料	一暦月間

変更なし。（旧第一条⑧）

⑨傭船料支払日場所方法	毎　カ月宛　において前払のこと

変更なし。（旧第一条⑨）

⑩傭船終了場所	港　港間　傭船者任意

「の内」を削除。尚記載欄中「間」の意義については、③「傭船開始場所」の項を参照。（旧第一条④）

⑪傭船者の通知義務	傭船終了場所及び予定日を	日前船主に通知のこと

変更なし。（旧第一条⑪）

⑫傭船者のオフハイヤー時間延長通知	オフハイヤー終了後	日以内（第十六条参照）

変更なし。（尚第十六条第二項参照）（旧第一条⑫）

⑬長期オフハイヤー残存傭船期間の三分の一経過後傭船者の解除通知に対する	オフハイヤーが	日以内（第十七条参照）

旧書式中「連続休航」の項を削除し、代ってオフハイヤー時間が残存傭船期間の三分の一以上を超えるに至ったときは傭船者はその期間経過後一定の期間内に通知すれば本契約を無償解除できるものとし（第十七条参照）、その通知期間を定めることとした記載欄である。

⑭中間及び定期検査によるオフハイヤー開始及び終了場所	港　港間

中間検査及び定期検査のために要した時間はオフハイヤーとなり（第十四条参照）、且つオフハイヤーは「一時解傭」にあらず、傭船料支払の免除と考えられるから、旧書式における表題は適当でないとして改めたものである。（旧第一条⑩）

⑮燃料残高	傭船開始及び終了の際最低	以上、最高　以下たること
⑯缶水残高	傭船開始及び終了の際最低　最高	トン以上　トン以下たること

旧書式⑭「燃料及び罐水残高」を二行に分離し且つ⑮「燃料残高」においては燃料炭、燃料油のあることを勘案して表示計量単位を特に設けず、当事者において自由に記入せしめることとした。

尚⑯「罐水残高」の方の表示計量単位は水の比重が一なることより「トン」のみ規定した。

⑰燃料受渡値段	傭船開始の際毎、傭船終了の際毎　の割
⑱缶水受渡値段	傭船始及び終了の際毎トン　の割
⑲炊事用燃料値段	毎月　毎　の割　船主負担

⑰「燃料受渡値段」（旧第一条⑮）⑱「罐水受渡値段」（旧第一条⑯）⑲「炊事用燃料値段」（旧第一条⑰）変更なし。尚表示計量単位については前項を参照。

⑳ 荷役用具に関する協定費目

変更なし。（旧第一条⑱）

「本契約特約条項」

変更なし。

第二条〔堪航能力〕船主は本船が船体堅牢強固、機関完全で相当の附属品及び設備と適当の船員とを備え安全に航海ができることを保証し本契約期間中第一条表示の状態を保持しなければならない

本条の趣旨は「船主は傭船開始時において、本船の堪航性を保証し、傭船期間中本船が第一条表示の状態を欠いた場合にはその都度速かに船主は自己の費用を以て本船を修復し、本船の堪航性を回復しなければならない」という趣旨である。（旧第二条〔堪航能力〕）

第三条〔重量積載力〕船主は夏期満載吃水線を超えない範囲において本船の積載力が貨物、燃料、缶水（缶内水を除く）、飲料水、ストアー、食料品を合せて第一条表示の夏期積載総重量トン数を下らないことを保証する、若し右トン数を積載し得ないときは傭船料を按分逓減する

旧書式本条文言中「夏季」は船舶安全法等の用語例に従い「夏期」、「重量貨物」との文言はヘビー・カーゴの如く解される虞れがあるので「貨物」、その他本条の趣旨を明確にするため、若干の文言を改めたものであり、本条の趣旨については変更はない。尚コンスタントについてはその性格上個々の事情によって相異し、その明確なる測定は困難であるとし、これを第一条に表示することは困難であり、且つ本条によればコンスタントが意外に多く、そのため本契約の眼目である本船の載貨能力に影響を及ぼす場合には傭船料を按分逓減し得るとして、コンスタント表示欄の新設必要なしとした。（旧第三条〔重量積載力〕）

第四条〔運送用の船腹〕船主は船員の室、船具、器具、食料品及び本船に必要な備品を容れる場所を除き船艙、客室等一切を以て傭船者指定の運送に従事する

2船主又は船長は傭船者又はその代理者の承諾を得なければ貨物、乗客又は書状等を積入れることができない

変更なし。（旧第四条〔運送用の船腹〕）

第五条〔碇泊場所〕本船は傭船者の指示に従い桟橋その他いかなる碇泊場所においても積荷又は揚荷を行わなければならない、但し本船が安全に碇泊できる場所であることを要する

旧書式本条文言中「請求」とあるを「指示」に、前段中「行うものとする」を「行わなければならない」、但書中「場所でなければならない」を「場所であることを要する」と改め、その趣旨、表現を明確にしたものである。（旧第五条〔碇泊場所〕）

第六条〔費用の負担区分〕船主又は傭船者は夫々次の費目を負担する

〔船主負担費目〕船員の給料、食料、飲料水、治療看護費」船員雇入雇止手続に要する諸費用その他船員に関する諸費用」船体保険料、P・I・A保険料」修繕費」本船に係る諸税金」定期消毒費用」附通船料の半額」本船に要するペイント、油類その他の消耗品」普通荷役に要するロープスリング」オフハイヤー時間中船主のために直接に要した港費その他余分の費用」

〔傭船者負担費目〕燃料、缶水」マット、ダンネージ、甲板積木材に要するスタンションその他積荷に関する諸費用」貨物積揚に要する人夫賃、艀賃、タリー及びウインチマン費用その他貨物積揚に関する一切の費用」運送契約に係る諸税金、諸手数料、代理店料」港税、トン税、燈台料、桟橋料、曳船料、運河通航料、水先料、浮標料、領事館費（但し船員に関するものを除く）その他港則により支出を要する一切の費用」港則による本船及び積荷に対する消毒費用並びに船員に対する健康証明料」乗客に係る諸費用」税関吏その他の官公吏又は傭船者のためにする接待費及び傭船者又は荷主が乗組ませた者の給食料、治療看護費その他一切の費用」附通船料の半額」傭船者のために要する船長の上陸費、通船料及び通信費」

旧書式本条「見出し」〔費用の分担〕とあるを、その意味するところをより明確にするため〔費用の負担区分〕と改めた。

〔船主の負担費目〕オフハイヤーの意義を傭船契約の中断ではなく、傭船料支払の免除、を意味する、ということに意見の一致を見たため、オフハイヤー時間中における費用の分担関係が問題となって来た。よって検討の結果、オフハイヤー時間中における費用分担関係については各社にて若干の相異があるので、明確な規定を設けることは困難であり、「オフハイヤー時間中船主のために直接に要した港費その他余分の費用」と規定するに止めた。尚燃料罐水についてはオフハイヤー条項において規定されている。

〔傭船者負担費目〕「領事館費」につき明らかに船員自体に関するもの（例えば、船員の雇入、雇止手続等に要するもの）は船主負担とし、文言

を「領事館費（但し船員に関するものを除く）」と改めた。

尚この「領事館費（船員に関するものを除く）」に関連して比島、合衆国配船に伴なう乗組員のビザ作成費用負担関係につき議論あり、「原則的にみればビザは乗組員に関するものであるから、船主負担とすべきである。但しビザ作成に伴なうその他余分の費用については別途の協議事項とするべきではないか」との発言及び「ビザは傭船者の配船の都合上必要となって来るものであり、その航海の収益と見合う運航費用である。かかる運航費用は当然傭船者の負担とすべきものである」との意見もあり、協議の結果、ビザ作成に要する費用、時間は個々の当事者間の特約及び処理に任せることとする。

その他特殊地域へ配船するために特に必要とする予防注射は第廿四条〔流行病地〕に規定してある趣旨の予防的な性格をもつものである、として当然傭船者負担であるとされている。（旧第六条〔費用の分担〕）

第七条〔オーバータイム〕傭船者が船員をして時間外その他特別の労務に従事させたときは船主規定によりその報酬を支給する

費用負担関係の条文であるとして第六条〔費用の負担区分〕の次に規定することとし、旧書式第十五条を第七条に規定した。

旧書式における条文中「燃料石炭操換」との文言は若干時節に合致しないように考えられるので削除し、文言的に巾を持たせるため文言を「時間外その他特別の労務に従事」との表現に改める。尚本条に言う「特別の労務」とは日本海員組合との労働協約によっては船員が拒否し得る性格の労務を指すものである。

又本船船員は船主の雇傭する者であり、船員を特別の労務に服さしめた場合船主規定によりその報酬を支給することは当然であるとして、本条中「傭船者規定」を「船主規定」と改める。（旧第十五条〔オーバータイム〕）

第八条〔傭船開始並びに終了〕船主又は船長が本船の傭船開始準備整頓した旨を傭船者又はその代理者に通知したときは傭船者は遅滞なく傭船を開始しなければならない、又傭船終了の際は傭船者又はその代理者が本船の傭船終了準備整頓した旨を船主又は船長に通知したときは船主は遅滞なく本船を受取らなければならない

2 傭船開始並びに終了は何れも午前七時より午後五時迄の間に行うものとする、但し当事者の合意により時間外でも本船の受渡をすることができる

3 傭船開始並びに終了のときは何れの場合も本船艙内を掃除し直ちに積荷に着手しても差支ない様準備整頓していなければならない

4 傭船開始並びに終了の場合における本船航行資格はその当時本船の有する資格とする

5 前四項の規定は中間及び定期検査のためのオフハイヤー開始並びに終了の場合にこれを準用する

旧書式中「見出し」の「及び」を「並びに」と改訂した。

第一項後段「傭船終了の際傭船者が返船する場合も同様である」との表現は簡略に過ぎるとし、具体的に「傭船終了の際傭船者又はその代理者が本船の傭船終了準備整頓した旨を船主又は船長に通知したときは船主は遅滞なく本船を受取らなければならない」と改訂するの外、第一項につき文言変更を行った。

第二項、第三項及び第四項についても各々その趣旨を明確化するため若干の文言変更を行っている。

第五項は新設条項である。旧書式においては中間及び定期検査の場合におけるオフハイヤー終了時間その他につき明確な規定なきため、紛争の原因となっていたので本条項の如き準用規定を設けたものである。（旧第七条〔傭船開始及び終了〕）

第九条〔傭船料の計算〕傭船者は傭船開始の日時より起算し一暦月間（傭船開始日時より翌月の応当日時迄、但し応当日を欠くときの応当日時は翌月最終日の応当日時とし翌々月の応当日時は傭船開始の日時に還元する）につき第一条に定める通り本契約期間終了迄毎月同一の割合を以て傭船料を船主又はその代理者に支払わなければならない、但し立替金、燃料代金その他船主の負担たるべき費用があるときは最終の半カ月分に限り後払とすることができる

2 一暦月に満たざる期間の傭船料はその傭船料起算日時より翌月の応当日時（応当日を欠くときの応当日時は翌月最終日の応当時）迄を以て一暦月となしたる日数により日割計算とする、尚一日未満の端数は時間割を以て計算する

3 本船船長が各地において借入れた船用金及び立替金は傭船料と差引計算する

4 傭船料の支払日が祭日又は日曜日に当るときはその翌日支払うものとする

5 第一条において高率傭船料を定めたときの高率傭船料起算時及び終了時は左の通りとする

(イ) 高率傭船料起算時は高率傭船区域へ向け低率傭船区域の最終港出帆のときを以てする

(ロ) 高率傭船料終了時は低率傭船区域最初港に到着の時を以てする

本条に関する修正は昭和二年制定当時の定期傭船契約証書第八条を基礎にして修正したもので、

旧書式第八条第一項括弧内の「午後十二時零分」を「応当時」に改め、第二項は一カ月に満たざる短期傭船の場合にも、最終傭船料計算の場合にもすべて応当時から次の応当時までに含まれる日数により日割計算することとした。尚オフハイヤーの場合における返還傭船料についても同様の計算をとることとした。尚「一暦月」の意味及び実務的にみて第一項括弧内の「応当時」は「午後十二時零分」とする方が良いのではないかとの意見もあったが、「午後十二時零分」を「応当時」と改めたのは、「一暦月」との定義よりみればこれは特約であるとし、又実務上の見地からなされた右の意見については、特に積極的な理由にもとづくものではないとして採り上げられなかった。

第三項、第四項については変更なし。

第五項はその趣旨を明確にするため、文言を改め、特に(イ)(ロ)に定める高率傭船料起算時及び終了時については海員組合との労働協約における長期就航手当に関する規定を参照して、実状に照し、

(イ)高率傭船料起算時は高率傭船区域へ向け低率傭船区域の最終港出帆の時を以てする

(ロ)高率傭船料終了時は低率傭船区域最初港に到着の時を以てする

と改め、空船の場合及び積荷ある場合を区別せず、統一して現状に即応することとした。（旧第八条〔傭船料の計算〕）

尚本条に関する説例を以下に挙げる。

〔**説例一**〕

傭船期間五カ月で傭船開始期日一月一五日一二時　傭船料一暦月　一五〇万円

今、第一条第七項（傭船期間）但書により六月一五日一〇時に返船したとしよう。

この場合、最終傭船料を本書式の規定によって計算すると次のようになる。第九条第二項によって

$$150\text{（万円）}\times\frac{30+\frac{22}{24}}{31}=149.6\text{（万円）}$$

となる。

〔**説例二**〕

傭船期間二カ月　傭船開始期日一月三一日一二時　傭船料一暦月三一〇万円とし、この間オフハイヤーが三月二日一二時より三月三〇日一二時迄続いた場合、オフハイヤーにより船主が傭船者に対して返還すべき傭船料は本書式の規定によって計算すると次のようになる。

第十四条第三項及び第九条第二項によって

$$310\text{（万円）}\times\frac{28}{31}=280\text{（万円）}$$

となる。

〔**説例三**〕

傭船期間一カ月で傭船開始期日一月三〇日七時　傭船料一暦月　三〇〇万円

今、第一条第七項（傭船期間）但書により二月二八日午後五時に返船したとしよう。

この場合、傭船者の支払うべき全傭船料は本書式の規定によって計算すると次のようになる。

第九条第一項及び第二項によって

$$300\text{（万円）}\times\left(1+\frac{\frac{10}{24}}{30}\right)=304\text{（万円）}$$

となる。

〔**説例四**〕

傭船期間六カ月で傭船開始期日一月三一日午前七時　傭船料一暦月　三一〇万円

オフハイヤー期間
- A・二月一〇日午前七時～二月二〇日午前七時
- B・三月五日午前七時～三月一〇日午前七時

この場合、船主の返還すべき傭船料は本書式の規定によって計算すると次のようになる。

Aの場合は第十四条第三項及び第九条第二項によって

$$310\text{（万円）}\times\frac{10}{28}=110.7\text{（万円）}$$

となる。

Bの場合は第十四条第三項及び第九条第二項によって

$$310\text{（万円）}\times\frac{5}{31}=50\text{（万円）}$$

となる。

第十条〔**傭船料支払の遅延**〕**傭船者が傭船料の支払をしないときは船主は何等の催告もしないで直ちに傭船を停止するか又は本契約を解除することができる、この場合傭船者が損害を蒙ることがあっても船主はその責に任じない**

仮名使いの外、変更なし。（旧第九条〔傭船料支払の遅延〕）

第十一条〔**積荷の留置**〕**船主は傭船料その他本契約により傭船者に対して生じた債権につき積荷を留置し又はその支払を受けるため積荷を競売することができる**

仮名使いの外、変更なし。（旧第十条〔積荷の留意〕）

第十二条〔**船長その他の船員**〕**船主は船長その他の船員をして第四条の趣旨に基きできる限り迅速に航海をさせるは勿論本船の航海積荷その他必要な事項に関し傭船者の業務を極力援助させなければならない**

2 船主は船長をして各航海の終りに甲板部及び機関部撮要日誌を傭船者又はその代理者に提出させなければならない

3 傭船者が船長その他の船員の行為につき不満足のため交代を要求したときは船主は直ちにその事実を取調べ至当と認める場合は遅滞なくこれに応じなければならない

変更なし。尚、第一項に規定する「積荷」とは貨物の積揚、管理をも全て含むものと解釈し、第三項に規定する「遅滞なく」との文言は「事実上可能なる範囲において遅滞なく」との意味に解釈することとする。（旧第十一条〔船長その他の船員〕）

第十三条〔船荷証券の発行その他〕傭船者は、自己又はその代理者の指示に従い船長の為したる船荷証券（類似証券を含む）の記名調印、貨物の受渡、管理、その他本船の運送契約上必要な行為に関してはその結果につき責任を負うものとする

本条の趣旨は本船船長が傭船者又はその代理者の指示に従い、傭船者のために船荷証券の発行、無償荷渡、信用状渡等を行った場合、その結果については傭船者が船主に対して補償するものであるということにある。かかる本条のインデムニティ条項としての性格を明確にし、更に無償荷渡、信用状渡等の事態を勘案してその趣旨を具体的に規定したものである。これに伴ない見出しも改めた。（旧第十二条〔船荷証券〕）

第十四条〔オフハイヤー〕船体・汽機・汽缶の掃除又は破損、衝突、坐洲、坐礁、火災、検査（中間及び定期検査を含む）、入渠、修繕、定期消毒、船員の雇入雇止手続、船員のストライキその他本船の事故による時間の損失に対しては本船が原状に復し、再び業務につくまでに費した時間及び前記事由により生じた離路及び航海距離の延長に費した時間に対する傭船料及び燃料並びに缶水は船主の負担とする、但しその時間が一回十二時間未満であるときはこの限りでない

2 前項但書の規定は中間及び定期検査及び定期消毒の場合にはこれを適用しない

3 前払を受けた傭船料のある場合は船主はその内のオフハイヤー時間に該当する割合の金額を遅滞なく傭船者に返還しなければならない

4 天候不良又は貨客に関する出来事のため本船が避難又は寄港した場合その時間はオフハイヤーとしない

5 船体・機関又は属具に関する破損若しくは瑕疵により航海中速力が低下した場合にはそのために要した航海時間の延長に対する傭船料及び余分に消費した燃料並びに缶水代を傭船料より控除する、但し航海時間の延長が十二時間未満であるときはこの限りでない

オフハイヤーとは「契約の中断」又は「一時解傭」にあらずして、ある条件の下における本船の不稼動時間に対する「傭船料の支払免除」を意味し、したがってオフハイヤー中と雖も傭船契約は継続している。またオフハイヤー条項は特約的性格をもつものであり、他の条項の権利義務には特約なき限り何等の影響も及ぼさないものである、という趣旨に了承され、免責約款と関係なしに、本条に規定された趣旨に従ってオフハイヤーとなるものである。よって、オフハイヤー条項の配列は免責約款の前がよいとして第十四条として本条を配列した。（尚第十四条以下第十七条迄はオフハイヤー関係条項である。又関係条項として、第一条第十四項、第六条、第三十条を参照のこと）

第一項　前述の如き理由により、現行第十九条第一項文言中「傭船を継続することができないとき」との文言は不適当とされ削除された。またオフハイヤー終期認定基準につき、「オフハイヤーとなるべき判断基準は本船の物理的状態であるから、オフハイヤーは本船の原点復帰を以て終了すべきである」及び「日本業界においては原状復帰を以てオフハイヤー終了とするのが慣習である」等の発言があったが、同一航路に配船する場合は原点復帰を必要とするとしても他の航路に配船する場合は個々の具体的な事情によるとして、順路及び逆路の場合をも勘案して改訂した。

第二項の規定は中間及び定期検査並びに定期消毒の場合には十二時間の許容時間を認めないこととしたものである。

第三項として新たに、オフハイヤー時間に対する返還傭船料に関して規定した。けだし旧書式第廿二条〔オフハイヤーの計算〕の趣旨はオフハイヤーの場合前払された傭船料と同一の割合で傭船料を返還するというにあり特に一条文を設ける必要なくこれを削除し、本条に適当な一項を設け、処理することとしたためである。

旧書式第十九条第三項はオフハイヤー条項の問題ではなく、むしろ契約違反の問題であり、本項の存在は本条を損害賠償的な色彩とするものであるとして削除した。

第四項は旧書式第十九条第二項の趣旨をより簡明にするために文言を改訂した。

第五項は本船の速力低下に関する規定を明確化したもので、十二時間は一度の事故に関することとなっており、また本船が独航能力を欠き、タグボートで曳航される場合は第五項の問題ではないと確認されている。（旧第十九条〔オフハイヤー〕）

第十五条〔船底掃除〕本船が入渠後六カ月以上を経過し第一条表示の速力を持続し得ないときは傭船者の請求により船底掃除を行わなければならない

2前項の船底掃除に要した費用並びにその間に費した時間に対する傭船料、燃料及び缶水は船主の負担とする

本条は傭船者の請求により船主が船底掃除を行った場合、中検、定検の場合の処理に準じ、十二時間の許容時間を認めないという趣旨であり、その趣旨を明確化するため文言の改訂を行ったものである。即ち旧書式第二十条後段の文言を本条第二項として具体的に規定した。（旧第二十条〔船底掃除〕）

第十六条〔オフハイヤー時間の延長〕傭船者は第十四条の事由によるオフハイヤー時間（但し通常の中間検査及び定期検査によるものを除く）及び前条による船底掃除に要した時間を本契約予定満期日以後に延長することができる、但し通算三十日を超えるオフハイヤー時間についてはその二分の一を超えて延長することはできない

2傭船者が前項の規定により時間の延長をしようとする場合にはその都度第一条に定める期間内に船主に通知しなければならない

オフハイヤー時間の延長を無制限にみとめ且つその選択権を傭船者にのみみとめることは衡平の見地よりみて妥当でないとの意見により、オフハイヤー時間の延長に関する選択権はみとめるにしてもその延長時間に制限を加えることとし、その制限方法につき協議の結果、オフハイヤー時間を累計して三十日までの分についてはその全日数を、三十日を超える分についてはその二分の一の日数を延長し得ることに制限し、同時に第一条の「傭船期間」の項但書中「最後の航海終了のため」との字句を削除して二十日程度の伸縮を認めることに決定、また中定検の如く予め予期し得るものについては延長の対象としないこととした。但し中定検と海難による修繕工事を同時に行うこともあり得るが、この場合如何なる程度の時間がオフハイヤー時間の延長の対象となるか明らかでないので、第一項括弧内において特に「通常の中間検査及び定期検査」と明示し、常識的な判断により個々の具体的事例にまかすこととした。

尚文言は全面的に書き換えたものである。（旧第廿一条〔オフハイヤー時間の延長〕）

第十七条〔長期オフハイヤーによる解除〕第十四条の事由によるオフハイヤー時間（但し通常の中間検査及び定期検査によるものを除く）が引続き残存傭船期間の三分の一を超えるに至ったときは傭船者は本契約を無償解除することができる、この場合傭船者は第一条に定める期間内に解除するか否かを船主に通知しなければならない

新設条項である。

旧書式第一条第十三項については、船主にとって不可抗力によってオフハイヤーとなった場合でも本項により或る一定期間（現在殆んど三十日）が経過すれば傭船者は本契約を無償解除する選択権を有し、他方で第廿一条によりオフハイヤー時間の無制限なる延長使用の選択権を与えられていることは不可抗力が相互免責となっている原則及び定期傭船契約における傭船期間の重要性よりみて不衡平である、との意見があった。

よって審議の結果、傭船者に解除権を与えるにしても外国では傭船者が契約期間中非常に長期に亘り、本船を使用出来なくなった場合にはフラストレーションとして解消し得るが、日本ではかかる法理はない。したがって本項をフラストレーションに関する規定としてみた場合、現在業界において不文律の如く本項に三十日との日数を記入していることは問題であると考え、オフハイヤー時間と残存傭船期間との比をもって傭船者の解除権を考慮することとし、オフハイヤー時間が引続き残存傭船期間の三分の一を超えるに至ったときは傭船者に解除権を与えることとした。また中定検の如き予め決定したるオフハイヤーについてはその通常の期間について本条の適用を除外した。

また本条但書は傭船者の契約解除に関する通告義務を定めたものである（第一条第十三項参照）。

第十八条〔相互免責〕官憲又はこれに類する者の抑留その他の処分、軍事行為、内乱、暴動、海賊、匪賊、船員の匪行、ストライキ、火災、衝突、坐洲、坐礁、沈没、投荷その他の天災不可抗力及び航海上の過失により生じた損害に対しては当事者互にその責に任じない

第十四条〔オフハイヤー〕の性格は特約的な性格を持ち、第十四条によってオフハイヤーとなるべき「火災、衝突、坐洲、坐礁」は本条に規定なき限り、相互免責とされない。また定期傭船契約と航海傭船契約とはその本質より考えてその責任関係に差があるべきではなく、当所制定運送契約書と同一趣旨を規定するため、及び更にストライキについては、ストライキが不可抗力であるか否かを問わず、合法的（使用者側に過失のない）である限り、ストライキについては相互免責とすることが現在の通説の如くであるとして、「ストライキ」の意義を狭義に解し、傭船者側のストライキ・船主側のストライキ・船員のストライキ等直接的なストライキ、火災、衝突、坐洲、坐礁」との文言を追加規定した。

また「衝突、坐洲、坐礁」等の原因の多くが航海上の過失に基因すること及び国際海上物品運送法においていわゆる航海上の過失が法定免責とされているので（同法第三条第二項）、本条文言後半を「・・・その他の天災不可抗力及び航海上の過失により生じた損害に対しては当事者互にその責に任じない」と改め、本条の趣旨は「天災不可抗力」及び「航海上の過失」によって生じた損害につき相互免責とすることとした。

尚「航海上の過失」とは「航海における過失」のみならず「船舶取扱における過失」をも含み得るものとし、「航海上の過失」を免責する規定は「本条よりも第十九条〔船主免責〕に規定するのが合理的であろう」との意見については「航海上の過失」は法定免責であること及びプロディウス書式規定等を勘案して、本条に規定しても差支えなしとなったものである。（旧第十六条〔相互免責〕）

第十九条〔船主免責〕船主は船長その他の船員の適当な注意の不足による場合のほか積荷の過不足損傷に対してその責に任じない

2船主は船長その他の船員の適当な注意の不足に基因しない汽缶の破裂、シヤフトの折損、船体・機関又は属具の隠れた瑕疵による傭船者の損害に対してはその責に任じない

3傭船者が人夫を雇入れた場合においても作業についてはすべて船長の指図に従わねばならない、但し船主は人夫の過失に対してその責に任じない

旧書式に規定のある船主免責条項を一纏めにした。即ち旧第十三条第一項を本条第一項、旧第十八条を本条第二項、旧第十三条第二項を本条第三項とした。

第十八条により航海上の過失は免責となるので、本条第一項は所謂商業上の過失丈の規定となり、商業上の過失に基因する損害分担を規定することになる。

第一項の文言につき「重大なる過失」を「過失」と改められたい、とする意見ありこれに対し、唯、「過失」とすることは余りに船主の責任が重くなって来るとして、うなづけないとの意見もあり、協議の結果、かかる傭船契約書において「重大な過失」との表現は面白くないとして、その内容についてはその差は認められないが第二項の文言との関連をも勘案の上、「重大な過失」を「適当な注意の不足」と改めることになったものであり、その効果は個々の具体的事例にもとづき考えられるべきである。

第二項文言中「船員」との文言を他の条項文言との関連をも勘案して「船長その他の船員」と改めた。

第三項はその趣旨を明確にするため文言上に若干の改訂を加えたものである。（旧第十三条〔過不足損傷〕及び第十八条〔船主免責〕）

第二十条〔損害の補償〕傭船者の責に帰すべき事由により船体又は属具に損傷が生じた場合船主又は船長は傭船者に損害の状況を通知し妥当と認められるものに対しては傭船者はこれを補償しなければならない

旧書式の条文は「傭船者の責に帰すべき者の過失怠慢」によって本船及び本船器具属具に損害が生じた場合のみを対象にしているが、実際問題として、「過失、怠慢」であるとの認定は困難であり、第二条に謂う船主の修復義務との関連及びボールタイム書式及びプロディウス書式において傭船者の原状回復義務を明示している意味からも、傭船者としては「過失、怠慢」のない場合でも本船並びに本船器具属具等に損害を与えた場合には個々の事実関係にもとづき客観的に妥当とみとめられる範囲内においてこれを補償することとした。したがって旧書式見出し〔損害の賠償〕との文言は適当でないとして〔損害の補償〕と改めた外、条文全体を改訂した。（旧第十四条〔損害の賠償〕）

第廿一条〔強制使用〕本船が日本国政府に強制使用されたときは船主は本契約を無償解除することができる、但し船主がその事実を知つたときは遅滞なくこれを傭船者に通告しなければならない

2前項の強制使用が本契約期間中に解除されたときは傭船者は本契約に従い再び本船を使用することができるが、右強制使用期間は本契約期間中に含まれるものとする、この場合船主が強制使用解除の期日を知つたときは遅滞なくこれを傭船者に通告し、傭船者は本船を使用するか否かを直ちに船主に回答しなければならない

3随意契約による官公署の傭船に対し船主は傭船者の承諾なくしてこれに応ずることはできない

変更なし。（旧第廿三条〔強制使用〕）

第廿二条〔貨物に関する制限〕傭船者は本船に戦時禁制品を積入れることはできない、又船主の承諾を得なければ本船に引火性、発火性、爆発性、有毒性その他これに類する危険物を積載することはできない

2傭船者は貨物を甲板上に積載することができるが数量及び積付については船長の指図に従うものとする

3傭船者は船主の承諾を得なければ三月一日より六月三十日迄の期間本船に貨物として印度石炭を積載することはできない

第一項に謂う危険物の意義につき、昭和二十六年の改訂時においてはこれを船舶保険で定められた範囲と同一に解することとしていたが、昭和三十二年十一月一日より、危険物積載に関する船舶保険引受要領が変更になり、船舶保険における危険物の意義を準用し得なくなったため、本条のみの文言によって個々の事実関係にもとづき、危険品の判断を得るよう、本条第一項の文言を具体的に改め、人命に影響を与える危険品もこの内に包含することとし、その内容を具体的に規定した。

第二項につき本項が本船の復原性に関連し貨物のストウェジが問題となる甲板積貨物についての規定とすれば、「硫酸、木材」等の文言は必要なく、唯積荷を甲板に積んだ場合に関する規定にすべきであるということにより本項中の「硫酸、木材その他の」との文言を削除して「貨物」とし、本項は甲板積貨物一般に関する規定であることを明確にした。

第三項、変更なし。（旧第廿四条〔貨物に関する制限〕）

第廿三条〔航行に関する制限〕傭船者は戦争、変乱又は封鎖の状態にある港湾若しくは敵対行為の実行せられつつある場所へ本船を航行させることはできない

2 傭船者は船主の承諾を得なければ本船を一般航海者が危険と認める時期において結氷港又は流氷区域に航行させることはできない、船体保険料の割増を要する区域の航行についても亦同様である

3 傭船者は船主の承諾を得なければ本船に曳船させることはできない

変更なし。尚本条第二項の「船体保険料の割増」は単に「割増船体保険料」ばかりではなく、例えば戦争保険をも含みその附保を要する区域の航行についても船主の承認を要するものと解する。（旧第廿五条〔航行に関する制限〕）

第廿四条〔流行病地〕流行病による検疫又は消毒のため停船中の傭船料及びその費用はその原因が船主又は船長の雇入れた船員の発病に係るときは船主の負担とし又傭船者より乗組ませた者若しくは乗客の発病に係るときは傭船者の負担とする、但し発病の原因が本船を公認せられた流行病地に傭船者が寄港させたことに基くときは同地発航後二十日以内はその発病者が何人であつてもすべて傭船者の負担とする

2 前項に掲げる傭船料及びその費用はその原因が何れにあるか判明し難い場合又は流行病地の公認が本船がその港に碇泊中或は発航後において発表された場合には船主及び傭船者がこれを折半して負担する

本条の趣旨を明確にするため若干の文言を改訂した。特に第二項中「本船の発航港出帆以後に発表せられ或は碇泊中その港が流行病地として公認せられた」との文言を「本船がその港に碇泊中或は発航後において発表された場合には」と改訂する。

尚第一項に謂う「流行病」とはW・H・O公認の流行病を意味し、それ以外の伝染病等による消毒のための時間等については個々の事実関係にもとづき処理することとする。（旧第廿六条〔流行病地〕）

第廿五条〔共同海損〕共同海損に関しては西暦千九百五十年のヨーク・アントワープ規則に従つてこれを処理する

2 傭船料は共同海損を分担しない

文言を他の書式と統一した外、変更なし。（旧第廿八条〔共同海損〕）

第廿六条〔海難救助〕海難救助による収得は船員に対する報酬、これがため費した時間に対する傭船料並びに消費した燃料その他一切の費用を控除して生じた損益額を船主及び傭船者互に折半するものとする、但しこれに費した時間は本契約期間に算入する

2 前項の規定は漂流物収得の場合にこれを準用する

変更なし。尚人命救助については本契約としては規定せず、本条は海難救助にのみ適用あるものとした。（旧第廿九条〔海難救助〕）

第廿七条〔燃料及び缶水残高〕傭船開始のとき本船の有する燃料及び缶水は第一条に定める割合を以て傭船者が船主よりこれを買取り又傭船終了のときはその残高を第一条に定める割合を以て船主がこれを傭船者より買取るものとする

「中間検査及び定期検査」によるオフハイヤーの場合の燃料罐水残高の処理については、現実にもこの場合燃料罐水の受渡をしておらず、実務的には証明のために受渡の方法に準じて処理し、事実を明確にしたもので、オフハイヤー中は船主としてもこれら燃料及び罐水を善良なる管理者の注意をもって処理するものである、とし、旧第三十条但書は削除した。（旧第三十条〔燃料及び罐水残高〕）

第廿八条〔トン税その他〕傭船開始並びに終了後本船の内外国トン税、燈台料等を利用し得る場合これを譲受けるか否かは傭船者、船主の協定によるものとする

本条の趣旨に該当するものは「トン税」のみでなく、「燈台料」等も現実にあるので本条見出しを「トン税その他」と改め、「内外国トン税」を「内外国トン税、燈台料等」と改めることとした。

（旧第卅一条〔噸税〕）

第廿九条〔再傭船〕傭船者は本契約に抵触しない範囲において本船を他に再傭船することができるが本契約上の船主に対する責任を免れることはできない、この場合傭船者は成約後遅滞なくこれを船主に通知しなければならない

変更なし。（旧第卅二条〔再傭船〕）

第三十条〔本船の喪失〕本船が六十日間以上行方不明となつたときは確認された最後の存在のときを以て本契約は終了するものとし傭船料の前払があつたときは船主は遅滞なく傭船者に精算返金しなければならない

本条の趣旨を明確化するため、本条文言中「最後の存在のとき」を「確認された最後の存在のとき」と改めたの外、変更なし。（旧第卅三条〔本船の喪失〕）

第卅一条〔契約の本質〕本契約は条文及び用語のいかんに拘らず賃貸借契約ではない

変更なし。（旧第卅四条〔契約の本質〕）

第卅二条〔契約違反〕本契約に違反したものはこれによつて生じた損害を相手方に賠償しなければならない

旧書式第一条第二十項（違約金）は第一条のみに適用される如く誤解される嫌あり、また現在違約金額を記入することは実際上殆んど行われていないこと及び契約違反の一般原則等を勘案して、旧書式第一条第二十項を削除の上、本条を新設したものである。

本条は契約違反ありたる場合の当然の規定を明確化したものに過ぎない。（旧第一条第二十項〔違約金〕）

第卅三条〔仲裁〕本契約に関して当事者間に争を生じたときは双方又は一方は社団法人日本海運集会所に仲裁判断を依頼しその選定に係る仲裁人の裁定を最終のものとしてこれに従う

2仲裁人の選定その他仲裁手続に関する一切の事項は社団法人日本海運集会所の定める所による

文言を簡略且つ明確にし、特に合意管轄約款は集会所仲裁事件取扱規則により神戸地方裁判所の外にも当事者の合意により管轄裁判所を定め得るとされているので、本条には「仲裁手続は仲裁事件取扱規則による」旨の規定があれば充分であるとして削除した。（旧第卅五条〔仲裁〕）

〔補〕

削除条項について

一、旧書式第十七条〔ストライキ、ロックアウト〕

本条は費用分担の規定であり、第十四条〔オフハイヤー〕中にも別に「船員以外の者のストライキ、ロックアウト」がオフハイヤーになるとは規定されておらず、本条の規定は当然のことを規定しているに過ぎない。と同時に、本条の存置により今回の改訂によって折角明確になったオフハイヤーの性格がゆがめられる虞れありとして、本条を全面的に削除することとなったものである。

二、旧書式第廿二条〔オフハイヤーの計算〕

本条の趣旨は第十四条第三項として規定したためである（第十四条〔オフハイヤー〕参照）。

三、旧書式第廿七条〔特殊港〕

当然のことを規定しているに過ぎず、必要なしとして削除した。